[The Deputy Chairman]

If you like, I can ask the Minister of State for Home Affairs to take notes.

SOME HON. MEMBERS: No.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Tomorrow?

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN: Fix the time tomorow, please, Madam, at twelve o'clock. (Interruptions)

डा० रत्नाकर पाण्डेय (उत्तर प्रदेश) मैडम, 12 बजे से शुरु कीजिये और दिन भर चलाइये ।

THE DEPUTY CHAIRMAN: I am not going to add any more names. Whatever list is with me, this is more than enough.

SHRI VISHVJIT P. SINGH: One point. Will the hon. Home Minister bring the report of the post-mortem?

SHRI P. UPENDRA: What about a half-an-hour discussion?

SHRI VISHVJIT P. SINGH: Today only three persons have spoken. If we need to ask one or two very short questions, we may kindly be permitted to ask them.

THE DEPUTY CHAIRMAN: You need not worry about that. You know my indulgence on such issues here. Mr. Upendra, you can ask clarifications. About having a half-an-hour discussion, if you can have that also. This is going to be logner than half an hour.

4.00 P.M.

THE BUDGET (RAILWAYS) 1991-92—Contd.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Now, we take up further discussion on the Railway Budget. Mr. V. Gopalsamy.

SHRI V. GOPALSAMY (Tamil Nadu): I would like to straightway come to an important project in Tamil Nadu. This project is facing a peculiar problem and I would like to draw the hon. Minister's attention to this. This project—Karur-Dindigul-Madurai-Manyachi—was sanctioned in the year 1981 and the progress on it has been going on at snail's pace. This year Rs. 16.51 crores have been allotted for this project. The column mentioning actual or expected date of opening has been kept blank. That shows we are not sure when the project will be completed. In this project from, Karur to Dindigul a new broad-gauge line—73.97 kilometres—has already been constructed. That means the first phase is already over. From Dindigul to Madurai—the second phase—it is a parallel line. That means the existing metre-gauge line slao will be maintained and another parallel B.G. line will be constructed from Dindigul to Madurai. That is 64.32 kilometres. That is all right. But the most disturbing aspect is the third phase—conversion of metre-gauge to broad-gauge from Madurai to Maniyachi, which is 127.25 kilometres. This line was constructed by the British. When we are going to have parallel lines from Dindigul to Madurai, why do you want to dismantle the metre-gauge line and construct a broad-gauge line? I belong to that particular area. If you dismantle this metre gauge line from our district Tirunelveli to Madras via Madurai-Dindigul-Trichy and construct a broad gauge line, we will be subjected to a lot of hardships and inconveniences. This is the chord line. If you go in for conversion, then, the passengers would have to get down at Madurai and they have to switch over to another metre gauge train; otherwise from Madurai to Madras via Trichy we cannot travel. That is the metre gauge line up to Dindigul and we are going to have a parallel line. Beyond Dindigul, people coming from Kanyakumari District, Kamaraj district and Tirunelveli District, they would have to get down at Madurai. If they want to go to Madras by chord line, that is, the metre gauge train, they cannot go because only broad gauge line will be there from Madurai to TiOrunelveli. Then, all the passengers would have to get down and they have to switch over to another train by facing a lot of difficulties. The hon. Railway Minister would bear with me if I say, the most foolish design ever made in any Railway project in this line.

If you are going in for a parallel line up to Madurai, what is wrong? What is the harm if you extend the same facility up to Tirunelveli?

I had a discussion with the then Railway Minister, Mr. George Fernandes about this line. He was thoroughly convinced about this line. He called the General Manager, Southern Railway and we had a discussion. I understand that an estimate was prepared and it was sent to the Railway Board. The difference is only Rs. 4 to 5 crores if you go in for a parallel line instead of conversion. But I understand that it has not been accepted by the Railway Board in sipte of the cost difference being only Rs. 4 to 5 crores. At the same time, if you go in for conversion, you have to dismantle the present existing metre gauge line which will take years and years and the people cannot travel by train from Madurai to Tirunelveli. If you are going to dismantle present existing metre gauge line, if you are going in for conversion of this line, then, the people will be subjected to a lot of difficulties. In that case the people will say "We do not want any line at all. Let the existing metre gauge line continue. We do not want any conversion at all." This will be the mood of the people because they will be subjected to a lot of difficulties. The time factor is also there. It will take more than 10 to 15 years if you go in for conversion at this pace. I would like the hon. Minister to kindly consder this point. Even now you have not made, any provision for this line, that is, from Madurai to Tirunelveli. I have been pleading with all the Railway Ministers repeatedly for all these years for this line. When Mr Mallikarjun was the Railway Minister, I demanded for this line in the very beginning itself. The General Manager, Southern Railway has already submitted an estimate report, I would request the hon. Railway Minister to look into it and rectify the anomaly and instead of conversion, you can go in for a parallel line construction as you are doing from Dindigul to Madurai. This is a very serious aspect and I hope the hon. Railway Minister would look into it.

As far as the Mass Rapid Trans it System for Madras is concerned, you have allotted only Rs. 13 crores; and for Karur-Dindigul, you have allotted Rs. 16.5 crores. I do not envy my friends from West Bengal. They have been allotted—I understand—Rs. 120 crores for Calcutta metro project. The balance is again Rs. 38.07 crores for MRTS. And when will the project be completed? Again, this column is blank. So we are not sure when it will be completed. Therefore, I would urge upon the Railway Minister to expedite it. What happened last year? In the allocations, the Mass Rapid Transit System for Madras was given Rs. 13 crores against Rs. 14.85 crores in the previous year, the allocation apparently being pruned following the surrender of Rs. 4 crores by the Southern Railway. And it is reported this was because the public sector National Project Construction Corporation could not keep up the schedule in the contract awarded to it for 1990-91. You find out why they had to surrender this Rs. 4 crores. Who is responsible for this? Whose fault has led to the surrender of Rs. 4 crores?

Again, regarding allocation for the Integral Coach Factory, one of the prestigious factories of India, you have allotted for augmentation of ICF production capacity from 1000 to 1150 coaches per annum. And for developing facilities for increase in production of AC coaches and EMUs, the anticipated cost is Rs. 20 crores and you have allotted Rs. 69 lakhs. The balance is Rs. 19 odd crores. The allocation is very meagre. As far as the modernisation of the Perambur Carriage and Workshops—Phase III is concerned, the anticipated cost is Rs. 56.04 crores and so far only Rs. 9.54 crores have been spent. That is the expenditure met already and the provision for 1991-92 is only Rs. 2.4 crores. This is also very meagre. Therefore, again I will have to plead with the Railway Minister that more funds should be allotted for these projects. Then only justice will be done. Otherwise, we would have to say, "Don't continue the step-motherly treatment which you have been doing all the years with Tamil Nadu."

[Shri V. Gopalsamy]

In the name of modernisation, computerisation and dieselisation, the Southern Railway administration rendered nearly 5000 grades surplus. It is very alarming. It has led to further unemployment. Already when there are thousands and thousands of educated youth without jobs, it should be the endeavour of the Government to absorb more and more manpower which is lying idle and utilise it to our best advantage. The action of the Government in driving away the existing man-power with experience and skill does not fall in line with the proclaimed socialistic policies. Also, the children of railway employees are suffering without proper job opportunities after completing their education. Ways and means should be found to utilise their skills through providing them jbos in the railways.

[The Vice-Chairman (Dr. Nagen Saikia) in the Chair].

Sir, it is learnt that the Southern Railway is spending about Rs. 200 crores to purchase components for its own use each year. Nearly half this amount is understood to be spent on purchse of stores to meet the requirements of Madras, Trichy and Madurai divisions and cater to the needs of the workshops located at Ponmalai, Perambur, Pondanur, Arakkonam and Tambaram. The irony of the situation is that such purchases are not made on planned and organised basis. For a very long period, there apears to have been the habit of piecemeal purchases from private agencies. Such huge requirements of the order of Rs. 200 crores annually could well have been met through its own workshops. Infrastructure is very much available there. Why do you go for purchases from outside? The Southern Railway could plan to manufacture them by way of creating facilities at Ponmalai, Perumbur and Podanur because the infrastructure is there. This is a point I have been repeatedly pointing out to the Railway Ministry for many years. There was a time when the Ponmalai Workshop, the Golden Rock Workshop, took pride in turning out hundreds of railway wagons out of its premises after construction; 1250 wagons were constructed in the year 1964-65. But it has slid down to 250 wagons now. In the year 1982, repair works in respect of 1290 wagons were undertaken, whereas it has gone down to a mere 125 wagons in recent times. Consequently, large scale retrenchment of work force was resorted to and the prospects of rivetters, carriage and wagon-fitters, welders etc. were largely affected. On the other hand the wagon construction and repair activities were entrusted to production units such as Texmaco, Cimmco, Jessop etc. and this has resulted in the total wreckage of developmental activities in a leading railway workshop in the southern region. It has therefore become imperative that the wagon construction work be re-entrusted to the Ponmalai Central Railway Workshop so that the construction work may be carried out with renewed vigour and enthusiasm.

Sir, the Ponmalai workshop carriage repair unit was previously turning out 186 units every month and this has now been reduced to 156 units. The railway administration, it appears, has found it enough for the carriage repair POH for a passenger coach once in one-and-a-half years instead of the preivous rate of once a year. As a result of the revised POH rate a good number of railway workers in the categories of carpenter, tinsmith, welder, mason etc. have been rendered surplus and workers are subjected to much hardship. When I visited this workshop, the employees of this workshop met me. They have made a representation in which they explained their difficulties and grievances and what could be done. Therefore, I draw the attention of the Railway Minister to my suggestion. Sir, it is not known how far this is going to affect the passenger safety. With a view to increasing the workload in the carriage repair POH unit of Ponmalai central workshop, more passenger coaches due for POH could be allotted and the interests of workers may thus be taken care of.

There are nearly 15000 casual workers serving in the civil, mechanical, electrical engineering departments, traffic, signal and medical departments on Southern Railway

for more than ten years. The services of these people have not been regularised till date although it appears the Railway Board has sent orders to regularise the services of those who were engaged prior to 1980. The Southern Railway has turned deaf ears to Boards' orders on account of which, even those who happen to die during the preiod of their service are being left in the lurch. I myself met the Southern Railway ocials. I met the G.M. Southern Railway and other gazetted officials about the representation of the 15000 workers. But it has fallen on deaf years. This problem should therefore be viewed with a humanitarian touch. Immediate action should be taken to create *new vacancies to absorb all the workers* serving on casual basis.

The Railways have been adopting the practice of letting many of their project works and other track-laying works to contractors. This aspect was brought to the notice of the Railway administration on a number of occasions. One of the main reasons in raising objection to letting the projetc works to contractors was that they lacked the required expertise in the field. In spite of all the objections and in utterd disregard to safety requirements the works are being executed by contractors. Instead of entrusting such project works to private contractors. the Railway Administration would be well advised to utilise the services of the long-serving casual workers in the respective departments and regularise their services. You solve the problem of 15000 casual workers when you concede this demand.

Sir, open line workers serving the Raiways are treated worse than bonded labour. Their conditions are very pitiable, very pathetic. They are forced to work for 12 hours. Despite demand from all sections of workes that no worker should be made to work for more than eight hours, the Railway Administration does not pay attention to the voice of the workers and concede the demand. The Government should therefore in all reasonbleness and in fulfilment of its socialist objectives come forward to order eight—hour roster to all open—line workers including the running staff. This has been going on for many years- pitiable conditions of the open-line workers and running staff. Although they demand that they should have eight-hours roster yet they work for more than 12 hours.. The Railway Administration has of late taken the stand that aspirants to the posts of Khalasi in the departments where the work is of technical nature, should possess ITI qualifications. It has created a lot of problems in Tamil Nadu and many other places also. I have got personal experience. I have met many of the candidates who have applied or the post of Khalasi I have also met wards of the Railway employees. Previously this condition was not there. Not it has been made a mandatory condition. Instead of taking a rigid stand in the matter, I would appeal to the Railway minister to apply his mind whether it is possible for the railways to provide in-service training to the Khalasi appointees after engagement in view of the fact that it is not possible for all to get qualified in the ITIs. In the Stores department of railways the Khalasis are suffering without any regular promotion even after serving for ten or fifteen years and a majority of them retire as Khalasis. Some arrangement should be made for their promotion at least after five years of service. As a large number of these Khalasis are well-educated today, this problem needs urgent attention. At least some promotional avenues should be created for these Khalasis.

Now I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister towards the maximum age-limit for employment in Railways. The upper-age limit for employment in Railways should be raised from 28 to 30 years as has been done by the State Government.

Again I come to Ponmalai railway haelth unit. I visited this Hosipital. Of course the Hospital is well-maintained and the doctors are also doing a very good job, but only one demand is there. The Ponmalai railway health unit is catering to the needs of the workers of Ponmalai Central Workshop as well as the employees

[Shri V. Gopalsamy]

of the Tiruchi Division and also the retired employees. In view of the fact that a large number of patients are handled by it, the health unit should be upgraded to the level of Perambur Headquarters Hosipital, simulatenously increasing the bed sterength and other facilities. Because there are more patients waiting for admission into the Hosipital, more number of doctors, nurses, specialists, lab. assistants, X-ray technicians, etc. should be appointed. For this purpose this Hosipital should be upgarded to the level of Perambur Headquarters Hospital.

The Southern Railway Administration should take urgent steps to speed up the process of recruitment to the posts of Khalasi for which applications were received long back by Loco Workshops Perambur and Central Workshop, Ponamalai. The inordinate delay shown by the Railway administration in the matter is causing anxiety in the minds of applicants.

Before I conclude, again I would like to emphasise the point I made in the first part of my speech abut the Karur-Dindigul Madurai-Maniyachi Project. If you don't go in for parallel line construction between Madurai and Maniyachi that is 127 kms. distance and you still go for only conversion, till it is excuted, till the work is finished, people can not travel between Madurai and Tiruchi, this 127 kms. distance by train. If you take one stetch that is 5 kms. or 19 kms., whether the work will be undertaken, the train will be delayed and natuarally the people will not be willing to travel by train. At the same time delay will also occur. When you dismantle 5 kms. or 10 kms. and you go for conversion, it will take time. At the same time if you go for parallel line construction, you can expendite the work, you can finish it quickly, but when you consider the time factor, the cost will escalate. Even if you go for conversion, the time factor will escalate the cost difference between parallel line construction and conversion is now Rs. 4 or 5 crores But the delay factor in conversion will escalate the cost up to Rs. 6 to 7 crores next year. When you take into account the time factor, according to cost escalation the same cost difference will be there even if you go for conversion. So it it very serious matter. So the people from the area Railway Users' Association, Chamber of Commerce people and the public associations have been voicing that this is a serious problem.

You have not allocated anything for the 127 kilometres which I am referring to. If you start work, that is, if you start dismantling the present metre-gauge and you go for broad-gauge line, that is conversion, naturally people will have to agitate. People will not allow you to touch the railway line. It will affect us. Our families will have to suffer. From Dindigul to Trichy you can go straightway by metre-gauge train. From Dindigul to Trichy there is no broad-gauge line. That is the point. Now, all these years from the day when the first railway line was constructed in the southern sector, we have been travelling from our places *via* Madurai, Dindigul, Trichy, Villupuram, Madras. If you go for conversion, you cannot go to Trieny and Madras in the same line. You have to take a different route. A lot of difficulties will have to be faced. Sir, instead of providing comfort and facilities for the travelling public, you will be putting them to unbearable hardships. How could we book our tickets? How could we make our reservation? Even if you make reservation for your journey, you have to get down at Madurai if you want to go to Madras via Trichy line, or if you want to go to Trichy or you want to go to Villupuram. All these problems will occur. Therefore, naturally people will have to agitate. They would not permit you to touch the existing line. We do not want any conversion. Let this line continue. This is the mood of the people. Therefore, I urge upon the

Railway Minister to consider the probelm which I have been emphasising. I hope the Railway Ministry this time will rectify it because last time Mr. George Fernandes had tried his best. All the officials I had met were thoroughly convinced when I put before them the problem. Therefore, I hope the Railway Minister will do the needful. Thank you.

डा० अबरार अहमद (राजस्थान) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस रेले बजट का आपके माध्यम से स्वागत करता हूं । अगर ओवर-आल देखा जाए तो इस रेले बजट में भाड़े और किराये में जो वृद्धि की गई है उस में भाड़े की वृद्धि में जो आवश्यक उपभोग की वस्तुए है उनको भाडे की वृद्धि से मुक्त रखा गया है । इसके कारण मैं यह मान कर चलता हूं कि जो मध्यम वर्गीय या निचला तबका हैया गरीब तबका है वह इस भाड़े की वृद्धि से किसी भी प्रकार से प्रभावित नहीं होगा । उनमें ऐसी वस्तुएं जो आम आदमी के उपभोग की वस्तुएं है जिनमें खास तौर से खाने का नमक, खादय तेल, खाद्यान्त. दालें चीनी, गुड, जागरी, फल सब्जियों मिट्टी का तेल, डीजल इत्यादि हैं । उन वस्तुओं पर भाडा नहीं बढाने ने निश्चित रूप से जो यह डर था कि रेल बजट में वृद्धि के कारण आम उपभोग वस्तुए प्रभावित होगी जिससे मूल्य वृद्धि होगी और गरीब आदमी पर उसका प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रुप से भार पड़ेगा वह नहीं पड़ा । इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं । जहां तक किराये में बढ़ोतरी का सवाल है उसमें अवश्य में यह कहना चाहूंगा कि वातानुकूलित दर्जे के जो किरा ये बढ़ाये है, मैं उसका स्वागत करता हूं, चाहे प्रथम श्रेणी हो या द्वितीय श्रेणी हो लेकिन जो साधारण द्वितीय श्रेणी के अन्दर किराये बढ़ाये हैं उसको मैं उचित नहीं मानता हूं, क्योंकि उसमें एक रुपये बीस रुपये तक की वृद्धि की गई है । कहने को तो एक रुपया आज के मूल्यों के हिसाब से बहुत कम हैं । 20 रुपया भी कहने को बहुत कम लगता हैं लेकिन जो टिकट 10 रुपये में आता हैं अगर वह 12 पये का हो जाए, या जो टिकट 20 रुपये का आता था वह 23 रुपये का हो भए या जो टिकट 30 रुपये का आता था वह 35 रुपये का हो जाए तो जिस स्तर के लोग उस श्रेणी में यात्रा करते हैं उनने लिए इस एक रुपये, 4 रुपये, या 5 रुपये की वृद्धि को में अधिक मानकर चलता । जो कांग्रेस का मैनी फैस्टो था उसमें बहुत क्लियर कट यह घोषणा थी कि जो भी मूल्य वृद्धि है या किसी भी प्रकार की महगाई है उस पर सौ दिन में नियंत्रण पाया जाएगा । इसलिए रेल किरायों में और साधारण रूप में द्वितीय श्रेणी के किरायों में जो वृद्धि हुई है मैं माननीय मत्री जी से आग्रह करूंगा कि अगर उसको वे वापस ले लें तो वह ज्यादा अच्छा होगा । इससे गरीब लोगों को राहत मिलेगी । इस भाड़े के द्वारा अगर ले किसी भी प्रकार से अपने रेवेन्यू की पूर्ति करना चाहे तो जो प्रथम श्रेणी के यात्री हैं, जो वातानुकूलित श्रेणी के यात्री हैं उन पर और बढ़ा दें । मैं यह मानकर चलता हूं कि उन पर अगर और भी बढ़ा दिया जाए तो वे उतने प्रभावित नहीं होंगे जितना कि एक गरीब आदमी जो 10 रुपये देने वाला हैं वह 12 रुपये देकर प्रभावित होगा । तो जो किराये और भाड़ें की वृद्धि नें है वह सब कुछ स्वागत योग्य है लेकिन साधारण द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए जो किराये की वृद्धि की गयी हैं वह उचित नहीं है और उसको अगर वापस लिया जाए और अगर वापस न भी लिया जाए तो जितना ज्यादा से ज्यादा हो सके कम किया जाए वह ज्यादा बेहतर रहेगा ।

महोदय, सवाल घाटे या का या रेवेन्यू की पूर्ति का है । माननीय मंत्री जी ने अपनी स्पीच में कहा है कि इफीसियंसी बढ़ाकर वह पूरा किया जा सकता है । तो यह बात वास्तव में बहुत ही उपयुक्त है ।

[डा० अरार अहमद]

लेकिन इफीशियंसी का बढ़ना मात्र कहने तक सीमित नहीं है, या हम कहें और इफीशियंसी बढ़ जाए, इससे यह संभव नहीं है। आज जिस प्रकार के ट्रेड यूनियन्स के या अलग अलग प्रकार की ट्रेड यूनियन्स के अलग अलग स्थान पर कार्य चलते हैं और जिस प्रकार की एक थिंकिंग हो गयी है उसमें लोगों को इस इफीशियंसी को बढ़ाने के लिए शिक्षित करना बहुत आवश्यक है। यदि वास्तव में हम इफीशियंसी बढा सकते समस्याओं हैं तो निश्चित रूप से हम बहुतसी समस्यायें का अपने आप ही समापन करवा सकते हैं, अपने आप ही वे समस्याएं समाप्त हो सकती हैं। मेरी राय में रेवेन्यू बढने के लिए जितना आवश्यक इफीशियंसी को बढाना है उतना ही आवश्यक है अगर हम रेलवे के अंदर आपरेटिंग कास्ट को परिचालन लागत को कम कर सकें। इससे भी हम काफी कुछ अपना रेवेन्यू बढ़ा सकते हैं। जितनी भी लीकेज, स्पाइलेज, वेस्टेज, थेफ्ट या ऐसी चीजें हैं जिनसे नुक्सान होता है अगर हम उन पर नियंत्रण कर लें या कम कर लें और संभव हो सके तो समाप्त करने की ओर कारगर कदम उठायें तो हमारी परिचालन लागत कम हो सकती है।

दूसरा, महोदय, जिस तरफ सबसे ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है यह इलेक्ट्रीफिकेशन है। आज डीजल के भाव आसमान छू रहे हैं। हमें विदेशों से पैट्रोलियम प्रोडक्ट्स मगाने पड़ते हैं, विदेशी मद्रा देनी पड़ती है। हाल में हमें अपने रुपये का डीवेल्यएशन करना पड़ा है। शायद सबसे ज्यादा पैसा हमें तेल के आयात में खर्च करना पड़ता है और इसलिए आज जो हमारे डीजल इंजन चलते हैं अगर उनकी जगह इलेक्ट्रीफिकेशन पर ज्यादा से ज्यादा ध्यान देकर तेल बचाया जा सके तो मैं निश्चित रूप से यह मानता हूं कि हमारी परिचालन लागत अपने आप बहुत कम हो जाएगी। तेल की लागत और बिजली की लागत में जमीन आसमान का अंतर है और इसके साथ साथ जो विदेशी मद्रा का संकट है उसको भी हल करने में मदद मिल सकती है। लेकिन इलेक्ट्रीफिकेशन पर जितना ध्यान दिया जाना चाहिए मैं समझता हूं कि उतना ध्यान नहीं दिया गया है। मैं अभी बजट स्पीच देख रहा था उसके अंदर है कि 1990–91 तक 10,083 किलोमीटर का कुल इलेक्ट्रीफिकेशन किया गया है और आठवीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक 3 हजार किलोमीटर्स के विद्युतीकरण का प्रस्ताव है। मैं यह मानकर नहीं चलता हूं कि जितना होना चाहिए था वह काफी है इसके अन्दर ज्यादा से ज्यादा हमारे साधनों को लगाया जाना चाहिए, ज्यादा से ज्यादा ध्यान विद्युतीकरण की तरफ दिया जाना चाहिए क्योंकि इलेक्ट्रीफिकेशन से हमारे जो फायदे हैं वे एक नहीं अनेक हैं और उन फायदों को देखते हुए अगर हम चलें तो जो हमारी लागत है, निश्चित रूप से जब वह परिचालन लागत कम होगी तो...।

हमारा तेल का खर्चा कम होगा, हमारा कोयला जिसका सीमित भंडार है, वह कम कंज्यूम होगा। तो निश्चित रूप से हमें विभिन्न प्रकार के लाभ इसमें मिल सकते हैं।

तो मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करना चाहूंगा कि आठवीं पंच वर्षीय योजना में जो विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया है, इसको बढ़ाये और जिस प्रकार से भी संभव हो, ज्यादा से ज्यादा विद्युतीकरण पर ध्यान दें, क्यों कि इसका सम्बंध मात्र रेलों में विद्युतीकरण से नहीं है, बल्कि देश की इकानमी से सीधी जुड़ा हुआ है, देश की अर्थ-व्यवस्था से सीधा जुड़ा हुआ है। जो मैंने अभी निवेदन किया कि आज तेल का आयात हमारे सामने सब से बड़ी समस्या है और विद्युतीकरण करना चाहिए। हम उस तेल की आयात की समस्या से भी किसी हद तक निपटने में मददगार या सहकार हो सकते हैं।

महोदय, आज बहुत सी ऐसी छोटी-छोटी स स्यायें हैं, जिन पर हम ध्यान नहीं देते, लेकिन उसका आम आदमी के जन-जीवन पर बहुत भारी असर पड़ता है। उदाहरणार्थ, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि आज

हमारे देश में रेलवे की लाईन के आसपास हजारों फाटक ऐसे हैं, वहां किसी प्रकार का कोई आदमी नहीं रहता है। ऐसे साल भर पहले ही जयपुर के पास एक रेलवे फाटक पर एक बस-दुर्घटना हुई थी। जो बस बच्चों को लेकर स्कूल जा रही थी, उसके रेल से एक्सीडेंट हो जाने के कारण बारह बच्चे वहीं स्थान पर मर गये थे और वहां जो दृश्य था देखने का कि किस प्रकार से वह बच्चे वहां पर बिखरे पड़े थे, जिस प्रकार से बच्चों का सामान वहां बिखरा पड़ा था, जिस प्रकार से बच्चों के थैले से राखी निकली पड़ी थी, किसी के बेग के अंदर से टिफिन निकला पड़ा था, किसी की पानी की बोतल पड़ी हुई थी, वह वाकई में दिल को दहलाने वाली घटना थी।

तो आज हजारों रेलवे के फाटक ऐसे हैं जहां से यातायात के साधन गुजरते हैं, लेकिन वहां पर कोई आदमी नहीं रहता है और उसके कारण से सैकड़ों दुर्घटनायें होती हैं, हजारों आदमियों की मृत्यु होती है।

तो मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा कि जहां-जहां भी इस प्रकार के रेलवे फाटक हैं, जहां कोई आदमी नहीं रहता हो, तो वहां आदमी के रहने की व्यवस्था करें, या उस फाटक को वहां से बंद करके, ऐसी जगह से यातायात के साधनों को निकलने की व्यवस्था करें जहां कोई फाटक हो।

इसके साथ ही साथ बहुत सी जगह ऐसी भी हैं, जहां रेलवे फाटक है, आदमी हैं, लेकिन वहां घंटों वह फाटक बंद रहते हैं। एक दिन में 50-50, 55-55 बार वह फाटक बंद होते हैं, जैसे अभी दो दिन पहले ही हमारे बीकानेर के एक विधायक मुझे बता रहे कि बीकानेर में जो शहर के बीच में फाटक है, वह दिन में 52 बार बंद होते हैं और वह फाटक शहर को दो हिस्सों में बांटते हैं। आप अंदाजा लगाइये कि ऐसे स्थान पर जो शहर के बीच में रेलवे लाईन गुजरती हो, एक दिन में 52 बार फाटक बंद होता हो, तो अगर किसी आदमी को काम पर जाना है, यदि मरीज को अस्पताल जाना है, तो उन फाटकों के पास खड़े होकर, क्या वह अपने जीवन को सुचारू रूप से चला सकता है? जहां-जहां पर इस प्रकार के फाटक हैं, जो शहरों के बीच से गुजरते हैं, लोगों को घंटों वहां प्रतीक्षा करनी पड़ती है, वहां प्राथमिकता के आधार पर ऐसे फाटकों पर ओवरब्रिज बनाने चाहिये, जिससे आदमी की कार्यक्षमता भी बढ़ सके और छोटे-छोटे कारणों से जो उसे अपना समय बर्बाद करना पड़ता है, उस समय की भी बचत हो सके।

महोदय, मैं खास तौर से रेलवे के इस बजट पर चर्चा करते हुए माननीय मंत्री जी का राजस्थान की तरफ अवश्य ध्यान दिलाना चाहूंगा। राजस्थान एक बहुत पिछड़ा हुआ प्रदेश है और राजस्थान का ज्यादातर हिस्सा रेगिस्तान से ढका हुआ है और आज के इस वर्तमान युग में किसी भी प्रदेश के विकास के लिए तरक्की के लिए यह आवश्यक है कि वह रेल से जुड़ा रहे।

आज की रेल एक तरह से राष्ट्र की मुख्य धारा है। जो आज रेल से जुड़ा हुआ नहीं है या रेल से कोसों दूर है, वह इस राष्ट्र की मुख्य धारा से, इस राष्ट्र के विकास से जुड़ा नहीं रह सकता है। यह कहने में मुझे कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी क्योंकि राजस्थान के हालात को अगर देखा जाय, तो राजस्थान में जो बड़ा रेलवे लाईन है – मैंने आज से लगभग डेढ़ वर्ष पहले एक सवाल पूछा था कि राजस्थान में कितनी बड़ी लाईन डाली गई है या कितनी छोटी और मीटर गेज रेलवे लाईन है, तो उस समय मुझे एक फिगर दिया गया था कि राजस्थान में बड़ी लाईन इतनी लम्बी है। लेकिन, महोदय, मैं आपको बताना चाहूंगा कि राजस्थान में जो बड़ी रेलवे लाईन है, वह राजस्थान के लिये नहीं है। दिल्ली से बम्बई रेल को पहुंचाने के लिये तो बड़ी रेलवे लाइन डालना जरूरी था, या जो जो जरूरी है। वह है जो दिल्ली से बम्बई पहुंचने के लिये आवश्यक है। अगर यह पूछें कि अगर राजस्थान के अन्दर इस दिल्ली से बम्बई वाले

[डा० अब्दरार अहमद]

रास्ते को छोड़ करके बड़ी लाईन कहां है, जयपुर में है या जयपुर से जाने के लिए बीकानेर है, जोधपुर है जैसलमेर है, बाड़मेर है, चुरू है, सीकर है झुझुनु है, गंगा नगर है, तो शायद इसका उत्तर हां में भी नहीं दे सकेंगे आज आजादी के इतने सालों के बाद भी इस राजस्थान में बड़ी रेलवे लाईन की हालत यह है कि और काफी कहने के बाद, काफी मांग करने के बाद जब सवाई माधोपुर से जयपुर बड़ी रेलवे लाईन की बात चली, उस योजना को स्वीकारा गया तो आज मुझे ये कहते हुये बड़ा दुख है जिस गति से उस बड़ी रेलवे लाईन का कार्य चालू किया गया और जिस गति से उस बड़ी रेलवे लाईन को बदलने के लिये पैसा रखा गया, पैसे का आयोजन किया गया वह मात्र एक ऊंट के मुंह में जीरे के समान है । अगर उस गति से सवाई माधोपुर से जयपुर और जयपुर से आगे जहां भी उस बड़ी रेलवे लाईन को पहुंचाने की बात है, अगर चलाई गई और उस तरीके से अगर उसके लिए पैसे का आयोजन किया गया तो मैं नहीं मानता कि 50 साल से पहले वह बड़ी रेलवे लाईन में बदल सकेंगे, और बिना रेलवे लाईन के राजस्थान का विकास या राजस्थान के रेगिस्तान का विकास हो या राजस्थान में रहने वाले आदमी का विकास हो, मैं यह मानकर नहीं चलता, क्योंकि किसी भी उद्योग की बात करें, किसी भी अगर वहां पर बड़े प्रोजेक्ट को ले जाने की बात करें तो सरकार भी इस बात को देखती है और उद्योगपति भी इस बात को देखता है कि परिवहन के साधनों की उपलब्धता कितनी है । बड़ी रेलवे लाईन से वह जुड़ा हुआ है या नहीं, कच्चा माल उसका देश के विभिन्न भागों से आने वाला उस बड़ी रेलवे लाईन के माध्यम से आयेगा या नहीं आयेगा या निर्मित माल जो वहां से जाने वाला है वह बड़ी रेलवे लाईन के माध्यम से सारे देश में वितरित हो सकेगा या नहीं । उसी का कारण है कि राज्य में मात्र कोटा एक ऐसी जगह है जहां उद्योगों का केन्द्रीयकरण है, क्योंकि वह बड़ी रेलवे लाईन पर स्थित है अगर किसी भी उद्योग वालों को जयपुर की बात होती है, चुरू की बात होती है, सीकर की होती है, गंगानगर की होती है, झुनझुनु की होती है तो उसको नकार देते हैं और इसीलिये आज उद्योग की दृष्टि से राजस्थान बहुत पिछड़ा हुआ है मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि उस राजस्थान में न्याय होना चाहिये और बड़ी रेलवे लाईन राजस्थान में ज्यादा से ज्यादा जगहों पर पहुंचना चाहिये और जो योजना स्वीकारी गई है सवाई माधोपुर से जयपुर और जयपुर से जोधपुर तक उसका कार्य सही गति से, द्रुत गति से चलना चाहिये और उसके लिये उपयुक्त राशि का प्रयोजना किया जाना चाहिये, जिससे उस रेलवे लाईन का निश्चित और निर्धारित सीमा के अन्दर कार्य पूरा हो सके । महोदय, बड़ी रेलवे लाईन जब तक राजस्थान के इन जिलों में नहीं पहुंच पायेगी वहां के विकास की बात करना मात्र एक भुलावा देना है । इतना ही नहीं, इसके अलावा राजस्थान में आज भी बहुत से जिला मुख्यालय ऐसे हैं जो रेलों से कोसों दूर हैं, रेल से बिल्कुल अछूते हैं । मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि जो डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर्ज हैं कम से कम वह तो रेलवे से जुड़े इस प्रकार की व्यवस्था करें, इस प्रकार की योजना बनाये जिन जिलों के अन्दर रेल नहीं जाती है या जिन जिला मुख्यालयों पर रेल नहीं जाती है उसके अन्दर जैसे राजस्थान के सिरोही है, झालावार है और भी कई जिले हैं जो आपने एक प्रश्न के उत्तर में मुझे बता रखे हैं तो उन जिलों में रेल जाय और वह जिला रेलवे से जुड़े, मैं यह माननीय मंत्री जी से चाहूंगा ।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Please conclude now.

डा० अबरार अहमद: मैं तो अभी आधा ही बोल पाया हूं। मुझे राजस्थान के बारे में अभी काफी कुछ बोलना है।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): We are sitting up to 4-45 P.M. only. You can continue later, if you want.

डा० अबरार अहमद : तो नैक्स्ट कंटीन्यू कर लेंगे।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Then you continue for one more minute now.

डा० अबरार अहमद : इसके साथ ही साथ, मैं जो एक बात वातानूकुलित दर्जे के बारे पहले मेंकह रहा था कि जिसका किराया बढ़ाया है वाजब है और भी बढ़ा दिया जाना चाहिये, उस संबंध में मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूं गा कि एक बात वहां पर देखने मे आती है कि जो बैड रोल दिया जाता है उसके अलग से पांच रुपये लिये जाते हैं। जब इतना किराया आपने बढ़ा दिया तो क्यों न 5 रुपये और उसी किराया में बढ़ा करके बैट रोल की सीमित संख्या को समाप्त करें और जिस प्रकार से प्रथम श्रेणी के अन्दर प्रत्येक यात्री को बैड रोल उपलब्ध कराये जाते हैं उसी तरह से जो वातानुकूलित द्वितीय श्रेणी के यात्री हैं, उनको भी प्रत्येक को बैड रोल सुलभ करवाये जायें जिससे बहुत बार यह देखने में आया है कि यात्री सैकण्ड क्लास एयर कंडीशंड में यात्रा कर रहा है अच्छा खासा भाड़ा दे रहा है लेकिन वहां 64 सीटें उस डिब्बे में हैं। 34 बैड रोल्स हैं, उन 34 को देने के बाद अटेंडेंटस कह देता है कि अब मेरे पास नहीं है। महोदय, उस दर्जे मे यात्रा करने वाला यात्री यह सोचकर आता है कि बेड रोल मिल जायेगा, लेकिन वहां ऐसी स्थिति पैदा होती है कि (समय की घंटी) उसे ए0सी0 के अन्दर यात्रा करनी पड़ रही है और बेड रोल्स न मिलने के कारण वह यात्री और उसके बच्चे ठिठुरते रहते हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (DR. NAGEN SAIKIA): Please conclude.

Hon. Members, I have to inform Memebrs that the Finance Minister will present the Budget at 5 p.m. today in the Lok Sabha. The Budget speech is likely to conclude around 7 p.m. The House will accordingly reassemble at 7 p.m. instead of at 6.30 p.m.

The House now stands adjourned till 7 p.m.

The House then adjourned at forty-six minutes past four of the clock.

The House met at sixteen minutes past seven of the clock, **The Deputy Chairman** in the Chair.

THE BUDGET (GENERAL), 1991-92

THE MINISTER OF FINANCE (SHRI MANMOHAN SINGH): Madam, I beg to lay on the Table a statement (in English and Hindi) of the Estimated Receipts and Expenditure of the Government of India for the year 1991-92. (Placed in Library. See No LT 122/91]

THE DEPUTY CHAIRMAN The House stands adjourned till 11 a.m. tomorrow.

The House then adjourned at enighteen minutes past seven of the clock till eleven of the clock, on Thursday, the 25th July 1991.